

## **Beschlußempfehlung und Bericht** **des Ausschusses für Verkehr (16. Ausschuß)**

**zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung**  
**— Drucksache 12/6970 Nr. 14 —**

**Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Festlegung der höchstzulässigen**  
**Gewichte und Abmessungen für Straßenfahrzeuge über 3,5 Tonnen**  
**im innergemeinschaftlichen Verkehr**  
**— KOM (93) 679 endg. — SYN 486 —**  
»Rats-Dok. Nr. 11504/93«

### **A. Problem**

Der Richtlinienentwurf strebt an, die höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte der Straßenfahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr als auch im nationalen Binnenverkehr zu harmonisieren. Das zulässige Gesamtgewicht für Fahrzeugkombinationen soll von 40 t auf 44 t angehoben werden. Die Fahrzeugbreiten sollen von 2,50 m auf 2,55 m ausgedehnt werden.

### **B. Lösung**

Der Ausschuß für Verkehr schlägt in einer mehrheitlich angenommenen Beschlußempfehlung vor, die Anhebung des Gesamtgewichts auf 44 t abzulehnen und die Vergrößerung der Fahrzeugbreite auf 2,55 m zu unterstützen. Dabei ist im Ausschuß die beabsichtigte Anhebung des Gesamtgewichts auf einmütige Ablehnung gestoßen.

### **C. Alternativen**

Ablehnung der vorgesehenen Vergrößerung der Fahrzeugbreite auf 2,55 m zusätzlich zur Ablehnung der Anhebung des Gesamtgewichts.

### **D. Kosten**

wurden im Ausschuß nicht erörtert.

## **Beschlußempfehlung**

Der Bundestag wolle beschließen,

der Deutsche Bundestag begrüßt das Vorhaben der Europäischen Kommission, die für die nationalen Binnenverkehre geltenden Abmessungen und Gewichte zu harmonisieren und damit den Wettbewerbsbedingungen der Unternehmen im Binnenmarkt Rechnung zu tragen.

Allerdings wird die von der Europäischen Kommission beabsichtigte Anhebung des zulässigen Gesamtgewichts für Fahrzeugkombinationen von derzeit 40 t auf 44 t abgelehnt.

Die von der Europäischen Kommission vorgesehene Vergrößerung der Fahrzeugbreite von 2,50 m auf 2,55 m wird unterstützt. Durch diese größere Außenbreite ist ein ausreichendes Innenmaß für Paletten und Verpackungsmodule möglich. Das Bundesministerium für Verkehr wird gebeten, dieses Maß — das auch bei den Mitgliedstaaten der Europäischen Union nicht streitig ist — alsbald vorab im nationalen Bereich einzuführen.

Bonn, den 20. Mai 1994

### **Der Ausschuß für Verkehr**

**Dr. Dionys Jobst**

Vorsitzender

**Dr. Rolf Niese**

Berichterstatter

# KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

KOM(93) 679 endg. — SYN 486

Brüssel, den 15. Dezember 1993

Vorschlag für eine

## RICHTLINIE DES RATES

**ZUR FESTLEGUNG DER HÖCHSTZULÄSSIGEN GEWICHTE  
UND ABMESSUNGEN FÜR STRASSENFAHRZEUGE  
ÜBER 3,5 TONNEN IM INNERGEMEINSCHAFTLICHEN  
VERKEHR**

(von der Kommission vorgelegt)

**ZUSAMMENFASSUNG**

Zweck dieser Richtlinie ist die gemeinschaftsweite Harmonisierung der höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen für Straßenfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen.

Im Hinblick auf den Binnenmarkt sind in dem Vorschlag gemeinschaftsweit geltende einheitliche Regeln vorgesehen.

Durch den Vorschlag soll die Richtlinie 85/3/EWG<sup>(1)</sup> über Höchstgewichte und -abmessungen im innerstaatlichen Verkehr auf den grenzüberschreitenden Verkehr erweitert werden, wobei vorgeschlagen wird, daß die Änderungen soweit wie möglich mit den bestehenden einzelstaatlichen Normen, die innerhalb der Gemeinschaft sehr unterschiedlich sein können, in Einklang stehen.

Bei dieser Gelegenheit soll gleichzeitig der häufig überarbeitete Wortlaut der Richtlinie 85/3/EWG kodifiziert und erneut in einem einzigen Text zusammengefaßt werden.

---

(1) ABl. Nr. L 2 vom 3.1.1985, S. 14.

**BEGRÜNDUNG****A. ALLGEMEINES****Derzeitige Lage**

Gemeinschaftsweit geltende Höchstgewichte und -abmessungen für Straßenfahrzeuge und Fahrzeugkombinationen werden durch die Richtlinie 85/3/EWG des Rates<sup>(1)</sup> bisher lediglich für den grenzüberschreitenden Verkehr festgelegt. Im innerstaatlichen Verkehr gelten einzelstaatliche Rechtsvorschriften, die sich unabhängig voneinander entwickelt haben und sehr unterschiedlich sind.

Zwar gelten innerhalb der Gemeinschaft einheitliche Regeln für den grenzüberschreitenden Verkehr, durch die Abschaffung der Grenzkontrollen seit dem 1. Januar 1993 fehlen allerdings die Mittel, die Einhaltung des Systems wirksam zu überwachen.

Darüber hinaus soll demnächst nach der in der Verordnung (EWG) Nr. 4059/89 festgelegten Übergangszeit eine endgültige Regelung für die Kabotage im Bereich des Straßenverkehrs in Kraft treten. Voraussetzung für deren einwandfreies Funktionieren ist es, daß Wettbewerbsverzerrungen aufgrund der Anwendung unterschiedlicher gemeinschaftlicher und einzelstaatlicher Vorschriften in Bezug auf die Gewichte und Abmessungen vermieden werden.

**B. RECHTFERTIGUNG FÜR EINE AKTION AUF GEMEINSCHAFTSEBENE****I. Subsidiarität****a) Welche Ziele werden angesichts der Verpflichtungen der Gemeinschaft mit der geplanten Maßnahme verfolgt?**

Die Schaffung eines Binnenmarktes ohne Binnengrenzen innerhalb der Gemeinschaft am 1. Januar 1993 hat dazu geführt, daß eine Erweiterung der Gemeinschaftsvorschriften über Gewichte und Abmessungen von Straßenfahrzeugen für den grenzüberschreitenden Verkehr auf den gesamten innerstaatlichen Verkehr erforderlich ist.

Zudem muß die Rechtslage geklärt werden, indem die häufig geänderte Richtlinie 85/3 über Gewichte und Abmessungen durch einen einzigen kodifizierten Text ersetzt wird.

Die Gemeinschaftsvorschriften über Gewichte und Abmessungen müssen auf den gesamten innerstaatlichen Verkehr Anwendung finden, damit gleiche Wettbewerbsbedingungen geschaffen werden. Ferner müssen Vorschriften eingeführt werden, die die Möglichkeit der Kabotage ohne nationale Behinderungen gewährleisten.

---

(1) Zuletzt geändert durch die Richtlinie 92/7/EWG des Rates.

Diese Erweiterung des Anwendungsbereichs der vorliegenden Richtlinie wird auf Bereiche begrenzt sein, die für das einwandfreie Funktionieren des Binnenmarktes und gleiche Wettbewerbsbedingungen von zentraler Bedeutung sind. Dabei handelt es sich um Faktoren, die zur Zuständigkeit der Kommission gehören, und alle höchstzulässigen Abmessungen und Gesamtgewichte für Fahrzeugkombinationen betreffen.

Ziel der vorgeschlagenen Richtlinie ist es daher, diesen Erfordernissen gerecht zu werden.

- b) Ist die Gemeinschaft für die geplante Maßnahme ausschließlich zuständig oder gemeinsam mit den Mitgliedstaaten?

Die Aktion fällt unter eine geteilte Zuständigkeit (Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe c des Römischen Vertrags).

- c) Wieweit betrifft das Problem die Gemeinschaft (z.B. wieviele Mitgliedstaaten sind betroffen und was galt bisher)?

Die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften für Gewichte und Abmessungen weichen derzeit erheblich voneinander ab. Beispielsweise gibt es zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten Unterschiede von über 30 % bei dem höchstzulässigen Gewicht der größten Sattelschlepper.

Durch solche Unterschiede wird die Harmonisierung der Verkehrsbedingungen ernsthaft beeinträchtigt, insbesondere seit die Kontrollmöglichkeiten durch die Abschaffung der Grenzkontrollen erheblich reduziert sind. Die Schaffung gleicher Bedingungen durch die Harmonisierung der gemeinschaftsweiten Vorschriften ist daher die logische Lösung.

- d) Welches ist die wirksamste Lösung, wenn man die Möglichkeiten der Gemeinschaft mit denen der Mitgliedstaaten vergleicht?

Die wirksamste Lösung ist die gemeinschaftsweite Harmonisierung der maximalen Gesamtgewichte und Abmessungen, während Entscheidungen über technische Merkmale bezüglich der Achslasten und der Höchstgewichte einzelner Fahrzeuge den Mitgliedstaaten überlassen und an innerstaatliche Bedingungen und Anforderungen angepaßt werden können.

Bei dieser Erweiterung des Geltungsbereichs der Richtlinie müssen die verschiedenen Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den innerstaatlichen Verkehr, soweit diese die in der Gemeinschaft übliche Praxis widerspiegeln oder die Anpassung an den technischen Fortschritt betreffen, berücksichtigt werden.

Einige Elemente betreffend bestimmte Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen brauchen jedoch aufgrund ihrer begrenzten Auswirkungen auf die Wettbewerbsbedingungen innerhalb des Binnenmarktes nicht harmonisiert zu werden.

Daher wird vorgeschlagen, den technischen Anhang I zu ändern und die höchstzulässige Breite der Fahrzeuge für alle Nicht-Isotherm-Fahrzeuge auf 2,55 m zu erhöhen (ohne "+"-Toleranz). Ferner wird vorgeschlagen, das höchstzulässige Gesamtgewicht für sechssachsige Fahrzeugkombinationen auf 44 Tonnen zu erhöhen, vorausgesetzt, diese Fahrzeuge entsprechen den im Anhang II des Vorschlags festgelegten Kriterien für straßenschonende Federungen.

- e) Welchen zusätzlichen Nutzen bringt die geplante Maßnahme der Gemeinschaft und was wäre der Preis, wenn sie nicht tätig würde?

Der Vorschlag hat dreierlei positive Auswirkungen. Erstens werden die Möglichkeiten für die Kabotage vereinfacht, ohne Wettbewerbsverzerrungen hervorzurufen und mit einer entsprechenden Kostensenkung im Güterverkehr.

Zweitens wird der Einsatz umweltfreundlicherer Straßenfahrzeuge gefördert, da in dem Vorschlag für die Klassen mit den höchsten Gewichten straßenschonende Federungen vorgeschrieben werden.

Drittens wird der Vorschlag dazu führen, daß für die Beförderung der gleichen Menge von Gütern weniger Fahrten erforderlich sind, da in sieben Mitgliedstaaten das Höchstgewicht erhöht wird. Ein solches Ergebnis, das zu weniger Fahrten führt, wird sich sowohl umweltpolitisch als auch wirtschaftlich positiv auswirken. Die hierdurch erzielten Vorteile werden zum Teil durch eine Herabsetzung des Höchstgewichts in zwei Mitgliedstaaten und niedrigere Grenzwerte bei den Fahrzeugabmessungen ausgeglichen, insgesamt wird jedoch erwartet, daß die Auswirkungen gemeinschaftsweit positiv sind.

Ein Nichttätigwerden im Bereich der Harmonisierung der Gewichte und Abmessungen von Kraftfahrzeugen hätte zweierlei Auswirkungen. Erstens wird das fehlende Interesse an der Kabotage fortbestehen, wenn weiterhin erheblich unterschiedliche und bruchstückhafte einzelstaatliche Rechtsvorschriften in den einzelnen Mitgliedstaaten geduldet werden.

Zweitens wird die europäische Lastkraftwagenindustrie bei einer fehlenden Harmonisierung der gemeinschaftsweiten Normen sicherlich keine mengenmäßigen Rationalisierungseffekte aufweisen können, da zur Einhaltung der unterschiedlichen nationalen Normen weiterhin unterschiedliche Fahrzeuge gebaut werden müssen.

- f) Welche Handlungsmöglichkeiten hat die Gemeinschaft (Empfehlung, finanzielle Unterstützung, Rechtsvorschriften, gegenseitige Anerkennung...)?

Gemäß der bisherigen Rechtssetzungspraxis in diesem Bereich hat der Vorschlag die Form einer Richtlinie.

Neben diesen substanziellen Änderungen wird ferner die Gelegenheit ergriffen, diese Rechtsvorschriften in einer einzigen übersichtlichen Richtlinie zusammenzufassen.

Zur Erreichung des Ziels harmonisierter Gemeinschaftsstandards kommen als geeignete Maßnahme weder die finanzielle Unterstützung noch die gegenseitige Anerkennung in Frage.

- g) Ist eine einheitliche Regelung erforderlich oder genügt eine Richtlinie, mit allgemeinen Zielen, die von den Mitgliedstaaten umzusetzen ist?

Es ist eine detaillierte Richtlinie erforderlich, da die technische Harmonisierung der Gewichte und Abmessungen genaue Regeln erfordert.

## II. Gründe für die Kodifizierung

Im Zusammenhang mit dem "Europa der Bürger" mißt die Kommission der Vereinfachung und Klarheit des Gemeinschaftsrechts eine große Bedeutung bei, um dieses dem Bürger zugänglich und verständlich zu machen, indem es ihm neue Möglichkeiten bietet und spezifische Rechte zuerkennt, auf die er sich berufen kann.

Dieses Ziel kann jedoch nicht erreicht werden, solange es eine zu große Zahl von Vorschriften gibt, die, da sie mehrere Male und in wesentlichen Punkten geändert wurden, zum Teil auf den ursprünglichen Rechtsakt und zum Teil auf spätere ändernde Rechtsakte verstreut sind. Um die jeweils geltenden Vorschriften ausfindig zu machen, muß eine große Zahl von Rechtsakten durchgesehen und verglichen werden.

Daher hängen die Klarheit und die Transparenz des Gemeinschaftsrechts von der Kodifizierung einer häufig geänderten Regelung ab.

Die Kommission hat daher mit Beschluß vom 1. April 1987 ihre Dienststellen angewiesen, spätestens nach der zehnten Änderung eines Rechtsakts eine konstitutive Kodifizierung dieses Rechtsaktes vorzunehmen. Die Kommission betont, daß es sich dabei um eine Mindestregel handelt, denn im Interesse der Klarheit und des guten Verständnisses der Rechtsvorschriften der Gemeinschaft sollten sich die Dienststellen bemühen, die Texte, für die sie verantwortlich sind, in kürzeren Abständen zu kodifizieren.

Der Vorschlag der Kommission für eine Kodifizierung der Richtlinie des Rates faßt die folgenden Richtlinien in einem Text zusammen.

- 85/3/EWG des Rates vom 19. Dezember 1984 über die Gewichte, Abmessungen und bestimmte andere technische Merkmale bestimmter Fahrzeuge des Güterkraftverkehrs, in der geänderten Fassung,
- 86/364/EWG des Rates vom 24. Juli 1986 über den Nachweis der Übereinstimmung von Fahrzeugen mit der Richtlinie 85/3/EWG über die Gewichte, Abmessungen und bestimmte andere technische Merkmale bestimmter Fahrzeuge des Güterverkehrs.



Er wurde im Einklang mit den allgemeinen Grundsätzen, auf die sich der Rat, das Parlament und die Kommission 1974 geeinigt haben, erstellt. Ziel ist eine konstitutive Kodifizierung, bei der die bestehenden Richtlinien durch eine neue Fassung ersetzt werden. Der Inhalt wird dabei nicht verändert, sondern lediglich mit nur formellen Änderungen, die durch den Vorgang selbst erforderlich werden, in einem einzigen Text zusammengefaßt.

Wie bisher setzt sich der vorliegende Text aus den ursprünglichen im Amtsblatt veröffentlichten Richtlinien zusammen. Die Verwendung von Fotokopien ermöglicht es, etwaige redaktionelle Änderungen sofort zu erkennen. Zur Erleichterung der Bezugnahme wurde die alte Numerierung der Artikel beibehalten und am Rand angegeben, während die Artikel selbst die neue Nummer tragen. Eine Gegenüberstellung der alten und der neuen Numerierung ist der Tabelle im Anhang V zu entnehmen. Zur Beibehaltung der Fristen für die Umsetzung aller betroffenen Richtlinien sind die Umsetzungsstermine der nunmehr aufgehobenen Richtlinien in einem neuen Anhang IV, Teil B aufgeführt.

Aus den Diskussionen der Arbeitsgruppe über die Kodifizierung ging hervor, daß der Anhang II der Richtlinie 85/3/EWG angesichts des derzeitigen Stands der Richtlinien über die europäische Typgenehmigung im Rahmen der Richtlinie 70/156/EWG für vollkommen überholt und überflüssig gehalten wird.

Daher waren alle Sachverständigen der Mitgliedstaaten der Meinung, daß der Anhang II (und die Verweisung auf diesen Anhang in Artikel 4) gestrichen werden sollte, um Mißverständnisse und mögliche Konflikte mit internationalen Vereinbarungen zu vermeiden.

Die in früheren Richtlinien eingeführte Praxis, das Gewicht in Tonnen auszudrücken, soll in dieser kodifizierten Richtlinie beibehalten werden, obwohl eingeräumt wird, daß in dieser Richtlinie das Gewicht in Kilo-Newtons ausgedrückt werden sollte, da es sich um Kraftmessung handelt.

Daher bedeutet für die Zwecke dieser Richtlinie das in Tonnen ausgedrückte "Gewicht" eigentlich das Gewicht in Tonnen Gewichtskraft.

**C. GELTUNGSBEREICH DES VORSCHLAGS**

Die Errichtung eines Binnenmarktes ohne Grenzen in der Gemeinschaft am 1. Januar 1993 macht eine Erweiterung der Gemeinschaftsregeln über Gewichte und Abmessungen von Straßenfahrzeugen auf den innerstaatlichen Verkehr erforderlich.

Gleichzeitig ist es notwendig, die häufig geänderte Richtlinie 85/3 über Gewichte und Abmessungen durch einen einzigen kodifizierten Text zu ersetzen, um die Rechtslage zu klären.

Die vorgeschlagene neue Richtlinie soll daher diesen beiden Erfordernissen gerecht werden.

Die Gemeinschaftsregeln über Gewichte und Abmessungen müssen auf sämtliche innerstaatlichen Verkehre Anwendung finden, um gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen. Es müssen Regeln eingeführt werden, damit die Kabotage ohne nationale Hemmnisse erfolgen kann.

Die einzelstaatlichen Rechtsvorschriften für Gewichte und Abmessungen weichen zur Zeit erheblich voneinander ab. Beispielsweise gibt es Unterschiede von über 30 % bei den höchstzulässigen Gewichten der größten Sattelkraftfahrzeuge.

Durch solche Unterschiede wird die Harmonisierung der Beförderungsbedingungen, besonders seitdem durch die Abschaffung der Grenzkontrollen die Kontrollmöglichkeiten erheblich vermindert sind, ernsthaft beeinträchtigt. Die logische Lösung ist daher die Schaffung einheitlicher Bedingungen durch die gemeinschaftsweite Harmonisierung der Regeln.

Diese Erweiterung des Geltungsbereichs der vorliegenden Richtlinie beschränkt sich auf Bereiche, die für das einwandfreie Funktionieren des Binnenmarktes und gleiche Wettbewerbsbedingungen von zentraler Bedeutung sind. Diese Faktoren gehören zur Zuständigkeit der Kommission und betreffen alle höchstzulässigen Abmessungen und höchstzulässigen Gesamtgewichte für Fahrzeugkombinationen mit vier, fünf oder sechs Achsen.

Bei den sonstigen technischen Merkmalen in bezug auf Achslasten und Höchstgewichte von einzelnen Fahrzeugen oder anderen Fahrzeugkombinationen wird davon ausgegangen, daß sie hauptsächlich lokale Bedeutung haben und an lokale Voraussetzungen und Anforderungen angepaßt werden können.

Bei dieser Erweiterung des Geltungsbereichs der Richtlinie wird es notwendig sein, die verschiedenen Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten im Bereich einzelstaatlicher Verkehrsfragen zu berücksichtigen, soweit sie die in der Gemeinschaft übliche Praxis widerspiegeln oder die Anpassung an den technischen Fortschritt betreffen.

Daher wird vorgeschlagen, den technischen Anhang I zu ändern, und die höchstzulässige Breite für alle Nicht-Isotherm-Fahrzeuge auf 2,55 m (ohne Möglichkeit einer "+"-Toleranz) zu erhöhen. Ferner wird vorgeschlagen, das höchstzulässige Gesamtgewicht für sechssachsige Fahrzeugkombinationen auf 44 Tonnen zu erhöhen, sofern diese Fahrzeuge den im Anhang II des Vorschlags festgelegten Kriterien für straßenschonende Federungen entsprechen.

In den derzeitigen Rechtsvorschriften wird zwischen dem höchstzulässigen Gesamtgewicht von fünf- oder sechssachsigen Fahrzeugkombinationen nicht unterschieden, beide sind auf 40 Tonnen begrenzt. Aufgrund der besseren Lastverteilung werden die Straßen durch das sechssachsige Fahrzeug weit weniger geschädigt als durch ein fünfsachsigen Fahrzeug. Eine Erhöhung des höchstzulässigen Gewichts auf 44 Tonnen im Hinblick auf eine häufigere Benutzung von sechssachsigen Fahrzeugen läßt sich aus technischen Gründen rechtfertigen, da nachgewiesen werden kann, daß durch eine solche Fahrzeugkombination weniger Verschleiß und Abnutzung verursacht werden als durch eine vierachsige Kombination mit 38 Tonnen oder eine fünfsachsige Kombination mit 40 Tonnen. Dieser neue Grenzwert sollte ferner als Kompromiß zwischen den in fünf Mitgliedstaaten bestehenden gesetzlichen Grenzwerten von 44 Tonnen und darüber für fünf- oder sechssachsige Kombinationen sowie den Grenzwerten von 44 Tonnen für kombinierten Verkehr in weiteren zwei Mitgliedstaaten angesehen werden.

Es wird eingeräumt, daß die Zulassung von Abmessungen und Gesamtgewichten, die über den in der Richtlinie festgelegten Höchstwerten liegen, unter bestimmten Voraussetzungen aufgrund des lokalen oder spezialisierten Charakters des betreffenden Verkehrs den Grundsätzen des Binnenmarktes und der gleichen Wettbewerbsbedingungen nicht entgegensteht.

Für solche Fälle sind in dem Vorschlag in Artikel 4 Absatz 4 Ausnahmeregelungen vorgesehen, unter der Bedingung, daß die Kommission und andere Mitgliedstaaten unterrichtet werden, bevor irgendwelche Ausnahmeregelungen gewährt werden.

Es ist geplant, daß bei solchen Ausnahmeregelungen soweit wie möglich geographische Unterschiede im Rahmen des Binnenmarkts berücksichtigt werden, und diese auf ganze Industriezweige oder Regionen Anwendung finden können, sofern hinreichend nachgewiesen werden kann, daß sie den Wettbewerb und die Grundsätze des freien Handels nicht beeinträchtigen.

Damit die Regeln der Kommission gemeinschaftsweit auf die Fahrzeugabmessungen Anwendung finden können, ist ein harmonisiertes Fahrzeug-Meßverfahren erforderlich. Dieses Verfahren ist in Artikel 2 der Richtlinie enthalten.

Die Kommission ist sich ferner im klaren über die erheblichen Unterschiede bei einzelstaatlichen Regelungen in bezug auf den höchstzulässigen Überhang von Ladungen, die praktisch zu breiteren und längeren Fahrzeugen führen (z.B. PKW-Transporter).

Zum jetzigen Zeitpunkt ist nicht beabsichtigt, diese Regeln zu harmonisieren, da die Transportunternehmen ihre Verladungsverfahren an örtliche Vorschriften anpassen können. Es wird jedoch untersucht werden, inwieweit diese Unterschiede zu Schwierigkeiten für den freien Handel führen könnten, um festzustellen, ob weitere Gemeinschaftsaktionen erforderlich sind.

Schließlich sollen lokale Genehmigungen für unteilbare Ladungen weiterhin der Zuständigkeit regionaler oder nationaler Behörden unterstehen, da diese anerkanntermaßen am besten in der Lage sind, die Notwendigkeit für solche Genehmigungen zu beurteilen. Zu einem späteren Zeitpunkt wird geprüft werden, ob diese Verfahren noch weiter angepaßt werden sollten.

Der Vorschlag wird sich in dreierlei Hinsicht positiv auswirken. Erstens werden die Möglichkeiten der Kabotage vereinfacht, was zu einer Kostensenkung im Güterverkehr führen wird.

Zweitens wird durch den Vorschlag, der für die höchsten Gewichtsklassen straßenschonende Federungen vorschreibt, die Benutzung umweltfreundlicherer Straßenfahrzeuge gefördert.

Drittens wird die Anhebung des Höchstgewichts in sieben Mitgliedstaaten dazu führen, daß für die Beförderung der gleichen Menge von Gütern weniger Fahrten erforderlich sind. Eine solche Auswirkung, die zu weniger Fahrten führt, ist sowohl umweltpolitisch als auch wirtschaftlich positiv. Die hier gewonnenen Vorteile werden teilweise durch eine Herabsetzung des Höchstgewichts in zwei Mitgliedstaaten und niedrigere Grenzwerte für Fahrzeugabmessungen aufgewogen, insgesamt wird jedoch erwartet, daß die Auswirkungen gemeinschaftsweit positiv sind.

Ein Nichttätigwerden im Bereich der Harmonisierung von Kraftfahrzeuggewichten und -abmessungen wird zweierlei Auswirkungen haben. Erstens wird auch weiterhin das Interesse an der Kabotage fehlen, da in den einzelnen Mitgliedstaaten äußerst unterschiedliche und bruchstückhafte einzelstaatliche Rechtsvorschriften gelten.

Zweitens wird die europäische Lastkraftwagenindustrie bei fehlenden harmonisierten gemeinschaftsweiten Normen nicht in den Genuß mengenmäßiger Rationalisierungseffekte kommen, da zur Einhaltung der unterschiedlichen einzelstaatlichen Normen auch weiterhin unterschiedliche Fahrzeuge gebaut werden müssen.

Neben diesen wesentlichen Änderungen wird ferner die Gelegenheit ergriffen, die Rechtsvorschriften in einer einzigen übersichtlichen Richtlinie zusammenzufassen.

#### **D. INHALT DES VORSCHLAGS**

Wie bereits unter A erläutert, umfaßt der Vorschlag sowohl die Kodifizierung der bestehenden Richtlinien als auch eine bedeutende Erweiterung des Geltungsbereichs.

Die folgenden Artikel oder Abschnitte werden geändert oder sind neu und bringen im Vergleich zur derzeitigen Lage die folgenden Veränderungen:

In Artikel 2 wird eine neue zusätzliche Begriffsbestimmung für unteilbare Ladungen eingeführt, und die Verwendung der Einheit "Tonnen" wird formalisiert.

Darüber hinaus werden nationale Unterschiede beseitigt, indem für die Messung der Gesamtlänge, -breite und -höhe eines Fahrzeugs einheitliche ISO-Definitionen festgelegt werden.

Der frühere dritte Absatz von Artikel 3, durch den einem Mitgliedstaat gestattet wurde, in einem anderen Mitgliedstaat zugelassene Fahrzeuge zu verbieten, entfällt. Diese Streichung ist für die Beseitigung einzelstaatlicher Schranken, die die Kabotage verhindern könnten von entscheidender Bedeutung.

In Absatz 1 des Artikels 4 wird festgelegt, daß Fahrzeuge die in Anhang I der Richtlinie festgelegten Abmessungen und höchstzulässigen Gewichte nicht überschreiten dürfen. Die Höchstgewichte und -abmessungen der Straßenfahrzeuge in der Gemeinschaft werden also in diesem Artikel festgelegt. In Absatz 4 wird die Möglichkeit für Ausnahmeregelungen eingeräumt, sofern der Kommission nachgewiesen werden kann, daß sie sich nicht nennenswert auf den internationalen Wettbewerb auswirken. Dadurch werden Abweichungen für spezifische geographische Bereiche oder Industriezweige zugelassen. In Absatz 5 wird die Möglichkeit eingeräumt, Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die neue Technologien einbeziehen, für einen begrenzten Zeitraum auszunehmen.

Ferner ist in Absatz 6 des Artikels 4 eine angemessene Übergangszeit vorgesehen, nach der derzeit in Betrieb befindliche Fahrzeuge, die den Höchstgewichten oder -abmessungen nicht entsprechen, bis zum Jahr 2001 in Betrieb bleiben dürfen. Dieser Zeitraum deckt die durchschnittliche Lebensdauer eines Nutzfahrzeugs ab.

Im Abschnitt 1.2.b des Anhangs I wird die Höchstbreite von Nicht-Isotherm-Fahrzeugen von 2,50 m auf 2,55 m erhöht. Das ist durch die größere Verwendung von Paletten innerhalb der Fahrzeuge bedingt, die zusätzlichen Laderaum erforderlich macht, um eine reibungslose Be- und Entladung zu ermöglichen.

Der Abschnitt 1.4 des Anhangs I über Wechselaufbauten wurde erweitert, um später eingefügte Absätze, insbesondere 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 und 4.4 abzudecken.

Durch die Abschnitte 2.2.1.c und 2.2.2.d des Anhangs I wird ein größeres Ladegewicht von 44 Tonnen (bisher 40 Tonnen) für Fahrzeugkombinationen mit straßenschonenden Federungen zugelassen. Das ist darauf zurückzuführen, daß sechssachsige Fahrzeuge mit 44 Tonnen und mit straßenschonenden Federungen in bezug auf die Umwelt nachweislich gleichwertig oder besser sind als die bestehenden fünfsachsigen Fahrzeuge mit 40 Tonnen. Durch die Anhebung des Gewichts wird es ferner möglich, daß mit weniger Fahrzeugen die gleiche Last befördert werden kann, was entsprechende wirtschaftliche und umweltpolitische Vorteile hat.

Die folgenden Artikel oder Anhänge sind neu, betreffen jedoch lediglich die Kodifizierung des Textes:

- Durch Artikel 9 wird die alte Richtlinie aufgehoben.
- In Anhang IV werden die aufgehobenen und die noch geltenden Richtlinien aufgeführt.
- Anhang V enthält eine Gegenüberstellung der neuen Richtlinie und der entsprechenden Texte vor der Kodifizierung.

**Vorschlag für eine Richtlinie  
des Rates  
vom ...**

**zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte und  
Abmessungen für Straßenfahrzeuge  
über 3,5 Tonnen im innergemeinschaftlichen Verkehr**

**DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -**

**gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,  
insbesondere auf Artikel 75,**

**auf Vorschlag der Kommission,**

**In Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlaments<sup>(1)</sup>,**

**nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>(2)</sup>,**

**in Erwägung nachstehender Gründe:**

**Die Richtlinie 85/3/EWG<sup>(3)</sup> über die Gewichte, Abmessungen und bestimmte andere technische Merkmale bestimmter Fahrzeuge des Güterkraftverkehrs wurde, wie im Anhang I ausführlich dargelegt, wiederholt und in wesentlichen Punkten geändert. Aus Gründen der Klarheit empfiehlt es sich daher, sie zusammen mit der Richtlinie Nr. 86/364/EWG des Rates in einem einzigen Text zu kodifizieren.**

**Die Unterschiede zwischen den gegenwärtig in den Mitgliedstaaten für Gewichte und Abmessungen von Nutzkraftfahrzeugen geltenden Vorschriften wirken sich nachteilig auf die Wettbewerbsbedingungen aus und erschweren den Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten.**

---

**(1)**

**(2)**

**(3) Zuletzt geändert durch die Richtlinie 92/7/EWG des Rates.**

Nach dem Subsidiaritätsprinzip sind auf Gemeinschaftsebene Maßnahmen zu ergreifen, um solche Hindernisse gemeinschaftsweit zu beseitigen.

Im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik sind daher einheitliche Vorschriften für Gewichte, Abmessungen und bestimmte andere Merkmale bestimmter Fahrzeuge festgelegt worden, damit diese Fahrzeug im Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten besser eingesetzt werden können.

Diese Vorschriften werden sowohl dem rationellen und wirtschaftlichen Einsatz dieser Nutzkraftfahrzeuge als auch den Erfordernissen der Unterhaltung des Straßennetzes und der Verkehrssicherheit gerecht.

Um zu gewährleisten, daß diese Richtlinie in bezug auf Sondergenehmigungen für Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit unteilbaren Ladungen einheitlich angewandt wird, ist es erforderlich, diesen Begriff einzuführen.

Da die Tonne als Maßeinheit für das Fahrzeuggewicht allgemein verwendet und verstanden wird, wird diese Einheit auch in dieser Richtlinie angewendet, obwohl eingeräumt wird, daß die formale Gewichtseinheit das Newton ist.

Im Hinblick auf die Errichtung und das Funktionieren des Binnenmarktes der Gemeinschaft sollte der Geltungsbereich dieser Richtlinie auf den innerstaatlichen Verkehr ausgedehnt werden, soweit Merkmale betroffen sind, die die Wettbewerbsbedingungen im Verkehrsbereich maßgeblich berühren, insbesondere die höchstzulässigen Abmessungen von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen und das Gesamtgewicht von Kombinationen mit vier, fünf oder sechs Achsen.

Was die anderen Gewichtsmerkmale angeht, dürfen die Mitgliedstaaten auf ihrem Hoheitsgebiet nur für Fahrzeuge, die im innerstaatlichen Verkehr eingesetzt werden, höhere Gewichte zulassen, als die in dieser Richtlinie vorgeschriebenen.



Bei der höchstzulässigen Fahrzeugbreite von 2,5 m bleibt mitunter nicht genügend Freiraum für eine effiziente Beladung mit Paletten, was dazu geführt hat, daß in den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den innerstaatlichen Verkehr verschiedentlich zusätzliche Toleranzen gelten. Daher ist eine generelle Anpassung der derzeitigen Lage erforderlich, um klare technische Anforderungen zu schaffen, wobei die Aspekte der Verkehrssicherheit dieser Merkmale berücksichtigt werden müssen.

Um den Einsatz von Verkehrsmitteln zu fördern, die eine relativ geringe Abnutzung der Straßen verursachen sowie angesichts der technischen Fortschritte der Achsenkonfigurationen ist es geboten das höchstzulässige Gesamtgewicht für sechssachsige Fahrzeugkombinationen anzuheben, sofern diese Kombinationen den Kriterien für straßenschonende Federungen entsprechen.

Da bei der Vollendung der Typgenehmigungsrichtlinien für schwere Nutzfahrzeuge große Fortschritte erzielt wurden, sollten die Vorschriften über die Einhaltung der sonstigen im Anhang II der Richtlinie 85/3/EWG festgelegten Vorschriften über andere Merkmale als die Gewichte und Abmessungen gestrichen werden.

Eine solche Änderung ist auch notwendig, um Regeln zu vermeiden, die im Widerspruch zu internationalen Übereinkommen über den Straßenverkehr stehen.

Fahrzeuge zur Beförderung einer unteilbaren Ladung, die die Gewichts- oder Abmessungsmerkmale von Anhang I dieser Richtlinie überschreitet, oder Fahrzeuge, die zu einer solchen Beförderung bestimmt sind, brauchen eine Sonderfahrgenehmigung, die von einer durch jeden Mitgliedstaat benannten zuständigen Behörde ausgestellt wird.

Abweichende einzelstaatliche Regeln über den Überhang von Ladungen auf Fahrzeugen führen nicht notwendigerweise zu größeren Wettbewerbsverzerrungen und sollten daher unbeschadet späterer Gemeinschaftsmaßnahmen in diesem Stadium nicht harmonisiert werden.

Falls in einem Mitgliedstaat auf einem klar abgegrenzten Sektor des Güter- oder Personenverkehrs, der den internationalen Wettbewerb im Bereich des Verkehrs nicht maßgeblich beeinträchtigt, Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen eingesetzt werden, deren Abmessungen oder Gesamtgewichte die in dieser Richtlinie festgelegten Werte übersteigen, sollten nach Unterrichtung der Kommission und der anderen Mitgliedstaaten für solche Sektoren Ausnahmeregelungen hinsichtlich der Höchstgewichte und -abmessungen gewährt werden.

Führen technologische Entwicklungen zu Gewichten oder Abmessungen, die die Werte dieser Richtlinie überschreiten, sollten nach Unterrichtung der Kommission und der anderen Mitgliedstaaten während eines begrenzten Versuchszeitraums Ausnahmeregelungen gewährt werden.

Fahrzeuge, die vor der Anpassung dieser Richtlinie in Betrieb genommen wurden und aufgrund früherer unterschiedlicher einzelstaatlicher Vorschriften oder Meßverfahren den in dieser Richtlinie festgelegten Gewichts- und Abmessungsmerkmalen nicht entsprechen, sollten während einer Übergangszeit weiterhin innerhalb des Zulassungsmitgliedstaats Beförderungsdienste bereitstellen dürfen.

Für in einem Mitgliedstaat zugelassene Nutzfahrzeuge dürfen zusätzliche technische Anforderungen im Zusammenhang mit den Gewichten und Abmessungen gelten. Diese Anforderungen dürfen den Verkehr zwischen Nutzfahrzeugen zwischen Mitgliedstaaten nicht erschweren.

Zur leichteren Überwachung der Übereinstimmung der Fahrzeuge mit den Vorschriften dieser Richtlinie muß sichergestellt werden, daß die Fahrzeuge mit einem Nachweis dieser Übereinstimmung gekennzeichnet sind.

Die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der im Anhang IV Teil B angegebenen Termine für die Umsetzung in einzelstaatliche Rechtsvorschriften und die Anwendung dürfen von dieser Richtlinie nicht berührt werden -

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

*Artikel 1*

(1) Diese Richtlinie gilt für

85/ 3/EWG

a) die Abmessungen von Straßenfahrzeugen mit mindestens vier Rädern und einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h

89/338/EWG

— des Güterkraftverkehrs mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen.

— des Personenkraftverkehrs mit mehr als neun Sitzplätzen, einschließlich Führersitz;“.

b) die Gewichte und bestimmte andere technische Merkmale der unter Buchstabe a) definierten und in Anhang I Nummer 2 spezifizierten Fahrzeuge.

85/ 3/EWG

(2) Alle in Anhang I angegebenen Werte für die Gewichte gelten als Verkehrsnormen und betreffen daher die Beladungsbedingungen und nicht die Produktionsnormen, die in einer späteren Richtlinie festgelegt werden.

## Artikel 2

Im Sinne dieser Richtlinie gilt als

- ‚Kraftfahrzeug‘ jedes Fahrzeug mit Antriebsmotor, das aus eigener Kraft auf Straßen verkehrt;
- ‚Anhänger‘ jedes zum Anhängen an ein Kraftfahrzeug bestimmte Fahrzeug, ausgenommen Sattelanhänger, das aufgrund seiner Bauart und seiner Ausrüstung im Güterverkehr eingesetzt wird;
- ‚Sattelanhänger‘ jedes Fahrzeug, das dazu bestimmt ist, an ein Kraftfahrzeug so angekuppelt zu werden, daß es teilweise auf diesem aufliegt und daß ein wesentlicher Teil seines Gewichts und des Gewichts seiner Ladung von diesem getragen wird, und das aufgrund seiner Bauart und seiner Ausrüstung im Güterverkehr eingesetzt wird;
- ‚Fahrzeugkombination‘ entweder
  - ein Lastzug, bestehend aus einem Kraftfahrzeug und einem Anhänger, oder
  - ein Sattelkraftfahrzeug, bestehend aus einem Kraftfahrzeug und einem Sattelanhänger;
- ‚dickwandiges Isotherm-Fahrzeug‘ jedes Fahrzeug, dessen feste oder abnehmbare Aufbauten besonders für die Beförderung von Gütern in temperaturgeführtem Zustand entsprechend den Klassen B, C, E und F des Übereinkommens vom 1. September 1970 über internationale Beförderungen leicht verderblicher Lebensmittel und über die besonderen Beförderungsmittel, die für diese Beförderungen zu verwenden sind (ATP), ausgerüstet sind und dessen Seitenwände einschließlich der Wärmedämmung mindestens 45 mm dick sind;
- ‚Kraftomnibus‘ ein Kraftfahrzeug mit mehr als neun Sitzplätzen, einschließlich Führersitz, das aufgrund seiner Bauart und seiner Ausrüstung dazu bestimmt ist, Personen und deren Gepäck zu befördern. Es kann eine oder zwei Fahrgastebenen haben und auch einen Gepäckanhänger ziehen;
- ‚Gelenkbus‘ ein Kraftomnibus, der sich aus zwei starren Teilfahrzeugen zusammensetzt, die durch einen Gelenkabschnitt miteinander verbunden sind. Bei diesem Fahrzeugtyp besteht eine Verbindung zwischen den Fahrgasträumen in den beiden starren Teilfahrzeugen. Aufgrund der Gelenkverbindung können sich die Fahrgäste zwischen den starren Teilfahrzeugen frei bewegen. Die beiden Teilfahrzeuge können nur in einer Werkstatt miteinander verbunden bzw. voneinander getrennt werden;
- ‚höchstzulässige Abmessungen‘ die Höchstabmessungen, die die zuständige Behörde des Staates, in dem das Fahrzeug zugelassen oder in Betrieb genommen ist, aufgrund dieser Richtlinie für den grenzüberschreitenden Verkehr für zulässig erklärt hat;
- ‚höchstzulässiges Gewicht‘ das Höchstgewicht, zu dem die zuständige Behörde des Staates, in dem das Fahrzeug zugelassen oder in Betrieb genommen ist, das beladene Fahrzeug aufgrund dieser Richtlinie für den grenzüberschreitenden Verkehr zugelassen hat;
- ‚höchstzulässige Achslast‘ das Höchstgewicht auf der belasteten Achse oder Achsgruppe, welches die zuständige Behörde des Staates, in dem das Fahrzeug zugelassen oder in Betrieb genommen ist, aufgrund dieser Richtlinie für den grenzüberschreitenden Ver-

89/338/EWG

- **"Unteilbare Ladung" eine Ladung, die für die Zwecke der Beförderung auf der Straße nicht ohne unverhältnismäßig hohe Kosten oder Schadensrisiken in zwei oder mehr Einzelladungen geteilt werden kann und die aufgrund ihrer Abmessungen oder Massen nicht von einem Kraftfahrzeug, Anhänger, Straßenzug oder Gelenkfahrzeug, das in jeder Hinsicht den Vorschriften dieser Richtlinie entspricht, befördert werden kann;**
  
- **die Einheit "Tonne" das von der Masse einer Tonne aufgebrachte Gewicht, das 9,8 Kilo-Newtons (kN) entspricht;**
  
- **alle im Anhang I festgelegten höchstzulässigen Abmessungen sind entsprechend Anhang I der Richtlinie 70/156/EWG, zuletzt geändert durch die Richtlinie 92/53/EWG, zu messen.**

**Artikel 3**

(1) Die Mitgliedstaaten dürfen im grenzüberschreitenden Verkehr in ihrem Gebiet den Einsatz von Fahrzeugen, die in einem der Mitgliedstaaten zugelassen oder in Betrieb genommen sind, nicht aus Gründen, die die Gewichte und Abmessungen betreffen, verweigern oder verbieten, wenn diese Fahrzeuge mit den in Anhang I festgelegten Grenzwerten übereinstimmen.

Dies gilt auch dann, wenn

- a) die betreffenden Fahrzeuge in bezug auf bestimmte, in Anhang I nicht aufgeführte Gewichts- und Abmessungsmerkmale nicht den Anforderungen dieses Mitgliedstaats entsprechen,
- b) die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem die Fahrzeuge zugelassen bzw. in Betrieb genommen sind, höhere Grenzwerte als die in Anhang I festgelegten zugelassen hat.

(2) Von der Vorschrift in Absatz 1 Buchstabe a) wird jedoch nicht das Recht der Mitgliedstaaten berührt, unter entsprechender Beachtung der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften vorzuschreiben, daß die in ihrem Gebiet zugelassenen oder in Betrieb genommenen Fahrzeuge in Anhang I nicht aufgeführte Gewichts- und Abmessungsmerkmale aufweisen müssen, die den innerstaatlichen Anforderungen entsprechen.

85/ 3/EWG

**Artikel 4**

1. Die Mitgliedstaaten dürfen den normalen Verkehr von Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die den Merkmalen der Punkte 1, 2.2 und 4.4 von Anhang I nicht entsprechen, auf ihrem Hoheitsgebiet nicht zulassen.
2. Die Mitgliedstaaten dürfen auf ihrem Hoheitsgebiet den Verkehr von Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen zulassen, die den unter den Punkten 2.1, 2.3, 2.4, 3, 4.1, 4.2 und 4.3 des Anhangs I festgelegten Merkmalen nicht entsprechen.
3. Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die diese Höchstwerte überschreiten, dürfen nur mit Sondergenehmigungen für den Verkehr zugelassen werden, die von zuständigen Behörden ohne Diskriminierung ausgestellt werden, wenn diese Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen unteilbare Ladungen befördern oder für deren Beförderung bestimmt sind.
4. Die Mitgliedstaaten dürfen zulassen, daß Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen auf ihrem Hoheitsgebiet verkehren, die für den Güter- oder Personenverkehr benutzt und in bestimmten Verkehrsbereichen eingesetzt werden, die den internationalen Wettbewerb im Bereich des Verkehrs nicht maßgeblich beeinträchtigen, und die Abmessungen oder Gewichten aufweisen, die die Werte der Punkte 1, 2.2 und 4.4 des Anhangs I übersteigen. Sie setzen die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten davon in Kenntnis.
5. Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die auf neuen Technologien oder Konzepten beruhen, und eine oder mehrere Anforderungen dieser Richtlinie nicht einhalten können, dürfen während eines Versuchszeitraums für den Einsatz in bestimmten innerstaatlichen Verkehrsbereichen zugelassen werden. Die Kommission und die anderen Mitgliedstaaten werden darüber unterrichtet.

6. Die Mitgliedstaaten dürfen den Verkehr von Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, die für den Güter- oder Personenverkehr eingesetzt werden und vor dem 1.1.95 zugelassen wurden, und deren Abmessungen und Gewichte aufgrund früherer abweichender einzelstaatlicher Vorschriften oder Meßverfahren die Werte der Punkte 1, 2.2 und 4.4 des Anhangs I übersteigen, auf ihrem Hoheitsgebiet bis zum 31. Dezember 2000 gestatten.



**Artikel 5**

1. Für die Zwecke des Artikels 3 gelten Sattelkraftfahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1991 in Betrieb genommen werden und nicht mit den neuen Bestimmungen nach Anhang I Nummern 1.6 und 4.4 in Einklang stehen, als mit diesen Bestimmungen vereinbar, sofern ihre Gesamtlänge nicht mehr als 15,50 m beträgt,

2. Für die Zwecke des Artikels 4 gelten Lastzüge, deren Kraftfahrzeug vor dem 31. Dezember 1991 in Betrieb genommen wird und nicht mit den Bestimmungen nach Anhang I Nummern 17 und 18 in Einklang stehen, bis zum 31. Dezember 1998 als mit diesen Bestimmungen vereinbar, sofern ihre Gesamtlänge nicht mehr als 18,00 m beträgt,

**Artikel 4 a****89/461/EWG****Artikel 4 b****91/ 60/EWG**

Artikel 6

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß die in Artikel 2 genannten Fahrzeuge, die mit dieser Richtlinie übereinstimmen, mit einem der unter den Buchstaben a), b) und c) genannten Nachweise versehen sind:

- a) einer Kombination aus den folgenden beiden Schildern:
- dem „Fabrikschild“, das gemäß der Richtlinie 76/114/EWG erstellt und angebracht wird,
  - dem dem Anhang II entsprechenden und gemäß der Richtlinie 76/114/EWG erstellten und angebrachten Abmessungsschild;

b) einem einzigen, gemäß der Richtlinie 76/114/EWG erstellten und angebrachten Schild, das die Angaben der beiden unter Buchstabe a) genannten Schilder enthält

c) einem einzigen Dokument, das von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats angefertigt wird, in dem das Fahrzeug zugelassen oder in Betrieb genommen wurde. Dieses Dokument muß die gleichen Rubriken und die gleichen Angaben wie die unter Buchstabe a) genannten Schilder aufweisen. Es muß an einer für die Kontrolle leicht zugänglichen und gut geschützten Stelle mitgeführt werden.

2. Wenn die Merkmale des Fahrzeugs nicht mehr denjenigen entsprechen, die auf dem Nachweis der Übereinstimmung angegeben sind, trifft der Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß der Nachweis der Übereinstimmung geändert wird.

(3) Die in Absatz 1 genannten Schilder und Dokumente werden von den Mitgliedstaaten als Nachweis für die Übereinstimmung der Fahrzeuge gemäß dieser Richtlinie anerkannt.

(4) Fahrzeuge, die mit einem Nachweis der Übereinstimmung versehen sind, können unterzogen werden:

- Stichprobenkontrollen hinsichtlich der gemeinsamen Normen für die Gewichte;
- Kontrollen hinsichtlich der gemeinsamen Normen für die Abmessungen lediglich im Falle eines Verdachts auf Nichtübereinstimmung mit dieser Richtlinie.

(5) In der mittleren Spalte des Nachweises der Übereinstimmung hinsichtlich der Gewichte werden gegebenenfalls die für das betreffende Fahrzeug geltenden Gemeinschaftswerte für die Gewichte aufgeführt.

Für unter Nummer 2.2 Buchstabe c) des Anhangs I genannte Fahrzeuge wird unter dem höchstzulässigen Gewicht der Fahrzeugkombination in Klammern die Eintragung „44 t“ hinzugefügt

(6) Jeder Mitgliedstaat kann für andere als von der Nummer 2.2 des Anhangs I abgedeckte Fahrzeuge, die in seinem Hoheitsgebiet zugelassen sind oder in Betrieb genommen wurden, beschließen, daß die aufgrund seiner innerstaatlichen Rechtsvorschriften zulässigen Höchstgewichte in der linken Spalte und die technisch zulässigen Gewichte in der rechten Spalte des Nachweises der Übereinstimmung angegeben werden.

Artikel 1

86/364/EWG

Artikel 2

**Artikel 7**

Diese Richtlinie steht der Anwendung der einschlägigen einzelstaatlichen Bestimmungen für die Begrenzung des Gewichts und/oder der Abmessungen der Fahrzeuge auf bestimmten Straßen oder Ingenieurbauten unabhängig vom Land der Zulassung derartiger Fahrzeuge nicht entgegen.

**Artikel 6**

85/ 3/EWG

**Artikel 8**

Artikel 3 gilt bis zum 31. Dezember 1998 nicht in Irland und im Vereinigten Königreich, und zwar

— hinsichtlich der Normen nach Anhang I Nummern 2.2, 2.3.1, 2.3.3, 2.4 und 3.3.2

mit Ausnahme der unter Nummer 2.2.2 genannten Sattelkraftfahrzeuge, deren

- i) Gesamtgewicht 38 Tonnen nicht überschreitet,
- ii) Gewicht auf jede Dreifachachse mit einem Achsabstand nach Anhang I Nummer 3.3.2 22,5 Tonnen nicht überschreitet,

mit Ausnahme der unter den Nummern 2.2.3, 2.2.4, 2.3 und 2.4 genannten Fahrzeuge, deren Gesamtgewicht folgende Höchstwerte nicht überschreitet.

- i) 35 Tonnen für die unter den Nummern 2.2.3 und 2.2.4 genannten Fahrzeuge,
- ii) 17 Tonnen für die unter Nummer 2.3.1 genannten Fahrzeuge,
- iii) 30 Tonnen für die unter Nummer 2.3.3 genannten Fahrzeuge, vorbehaltlich der Einhaltung der unter dieser Nummer und unter Nummer 4.3 beschriebenen Bedingungen,
- iv) 27 Tonnen für die unter Nummer 2.4 genannten Fahrzeuge,

hinsichtlich der Norm nach Anhang I Nummer 3.4, mit Ausnahme der in Anhang I unter den Nummern 2.2, 2.3 und 2.4 genannten Fahrzeugen, deren Gewicht auf der Antriebsachse 10,5 Tonnen nicht überschreitet.

**Artikel 8****89/460/EWG**

**Artikel 9**

**Die im Anhang IV, Teil A aufgeführten Richtlinien werden hiermit unbeschadet der Verpflichtungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der im Anhang IV, Teil B aufgeführten Umsetzungstermine aufgehoben.**

**Bezugnahmen auf die aufgehobenen Richtlinien sind als Bezugnahmen auf diese Richtlinie auszulegen und sind entsprechend der im Anhang V enthaltenen Übereinstimmungstabelle zu verstehen.**

**Artikel 10**

1. Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen, vor dem 1. Januar 1995 in Kraft. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten die Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

2. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

**Artikel 11**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

*Im Namen des Rates  
Der Präsident*

**Artikel 9**

**85/ 3/EWG**

## ANHANG I

## HÖCHSTZULÄSSIGE GEWICHTE UND ABMESSUNGEN SOWIE DAMIT ZUSAMMENHÄNGENDE MERKMALE DER FAHRZEUGE

## 1. Höchstzulässige Abmessungen für die in Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe a) genannten Fahrzeuge

85/3/EG

## 1.1. Größte Länge :

— Kraftfahrzeug	12,00 m
— Anhänger	12,00 m
— Sattelkraftfahrzeug	16,50 m
— Lastzug	18,35 m
— Gelenkbus	18,00 m

91/60/EG

## 1.2. Größte Breite :

a) alle Fahrzeuge	2,55 m
b) Kühlaufbauten von dickwandigen Isotherm-Fahrzeugen	2,60 m.

88/218/EG

## 1.3. Größte Höhe (alle Fahrzeuge) 4,00 m

## 1.4. Die unter den Nummern 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.7, 1.8 und 1.9 genannten Werte umfassen auch die Wechsellaufbauten und genormte Frachtstücke, wie zum Beispiel Container.

## 1.5. Jedes Kraftfahrzeug und jede Fahrzeugkombination im Fahrzeugzustand müssen sich in einer Kreisringfläche mit einem Außenradius von 12,50 m und einem Innenradius von 5,10 m bewegen können.

85/3/EG

## 1.6. Größter Abstand zwischen der Achse des Sattelzapfens und der hinteren Begrenzung des Sattelanhängers 12,00 m.

89/461/EG

1.7. Parallel zur Längsachse des Lastzugs gemessener größter Abstand zwischen dem vordersten ~~äußeren Punkt der~~ Ladefläche hinter dem Führerhaus und dem hintersten ~~äußeren Punkt des~~ Anhängers der Fahrzeugkombination, abzüglich des Abstands zwischen der hinteren Begrenzung des Kraftfahrzeugs und der vorderen Begrenzung des Anhängers: 15,65 m

91/60/EG

1.8. Parallel zur Längsachse des Lastzugs gemessener größter Abstand zwischen dem vordersten ~~äußeren Punkt der~~ Ladefläche hinter dem Führerhaus und dem hintersten ~~äußeren Punkt des~~ Anhängers der Fahrzeugkombination: 16,00 m.



<b>2. Höchstzulässiges Gewicht der Fahrzeuge (in Tonnen)</b>		
<b>2.1. Zu einer Kombination gehörende Fahrzeuge</b>		
2.1.1. 2-achsige Anhänger		18 t
2.1.2. 3-achsige Anhänger		24 t
<b>2.2. Fahrzeugkombinationen</b>		
<b>2.2.1. 5- oder 6-achsige Lastzüge</b>		
a) 2-achsiges Kraftfahrzeug mit 3-achsiger Anhänger		40 t
b) 3-achsiges Kraftfahrzeug mit 2-achsiger Anhänger		40 t
c) dreiachsige Kraftfahrzeuge mit 3-achsiger Anhänger		- 40 t - 44 t, wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder mit einer auf Gemeinschaftsebene als gleichwertig anerkannten Federung gemäß Anhang II ausgerüstet ist oder wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9,5 t je Achse nicht überschritten wird.
<b>2.2.2. 5- oder 6-achsige Sattelkraftfahrzeuge</b>		
a) 2-achsiges Kraftfahrzeug mit 3-achsiger Sattelanhänger		40 t
b) 3-achsiges Kraftfahrzeug mit 2- oder 3-achsiger Sattelanhänger		40 t
c) 3-achsiges Kraftfahrzeug mit 2- oder 3-achsiger Sattelanhänger, das im kombinierten Verkehr einen ISO-Container von 40 Fuß befördert		44 t
d) 3-achsiges Kraftfahrzeug mit 3-achsiger Sattelanhänger		- 40 t, - 44 t, wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder mit einer auf Gemeinschaftsebene als gleichwertig anerkannten Federung gemäß Anhang II ausgerüstet ist oder wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9,5 t je Achse nicht überschritten wird.
<b>2.2.3. vierachsige Lastzüge, bestehend aus einem zweiachsigen Kraftfahrzeug und einem zweiachsigen Anhänger</b>		36 Tonnen
<b>2.2.4. vierachsige Sattelkraftfahrzeuge, bestehend aus einem zweiachsigen Kraftfahrzeug und einem zweiachsigen Sattelanhänger bei einem Radstand (Achsabstand) des Sattelanhängers:</b>		
2.2.4.1. von 1,3 m bis 1,8 m		36 Tonnen
2.2.4.2. von mehr als 1,8 m		36 t + 2 t Gewichtstoleranz, wenn das höchstzulässige Gewicht des Kraftfahrzeugs (18 t) und die höchstzulässige Achslast der Doppelachse des Sattelanhängers (20 t) eingehalten werden und die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder mit einer auf Gemeinschaftsebene als gleichwertig anerkannten Federung gemäß Anhang II ausgerüstet ist.

85/3/BWG

89/338/BWG

92/7/BWG

<b>2.3.</b>	<b>Kraftfahrzeuge</b>		
<b>2.3.1.</b>	<b>zweiachsige Kraftfahrzeuge</b>	<b>18 Tonnen</b>	
<b>2.3.2.</b>	<b>dreiachsige Kraftfahrzeuge</b>	— 25 Tonnen — 26 Tonnen, wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder mit einer auf Gemeinschaftsebene als gleichwertig anerkannten Federung gemäß Anhang II ausgerüstet ist oder wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9,5 t je Achse nicht überschritten wird.	} 89/338/E
<b>2.3.3.</b>	<b>vierachsige Kraftfahrzeuge mit 2 Lenkachsen</b>	32 Tonnen, wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder mit einer auf Gemeinschaftsebene als gleichwertig anerkannten Federung gemäß Anhang II ausgerüstet ist oder wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9,5 t je Achse nicht überschritten wird.	} 92/7/EWG
<b>2.4.</b>	<b>dreiachsige Gelenkbusse</b>	28 Tonnen .	} 89/338/E

<b>3. Höchstzulässige Achslast für die in Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe b) genannten Fahrzeuge (in Tonnen)</b>		85/3/EWG
<b>3.1. Einzelachsen</b>		
Einzelachse ohne Antrieb	10 t	
<b>3.2. Doppelachsen von Anhängern und Sattelanhängern</b>		
Die Summe der Achslasten einer Doppelachse darf bei den nachstehenden Achsabständen (= d) jeweils folgende Werte nicht übersteigen:		
3.2.1. weniger als 1,0 m ( $d < 1,0$ )	11 t	
3.2.2. 1,0 m bis weniger als 1,3 m ( $1,0 < d < 1,3$ )	16 t	
3.2.3. 1,3 m bis weniger als 1,8 m ( $1,3 < d < 1,8$ )	18 t	
3.2.4. 1,8 m oder mehr ( $1,8 < d$ )	20 t	
<b>3.3. Dreifachachsen von Anhängern und Sattelanhängern</b>		
Die Summe der Achslasten einer Dreifachachse darf bei den nachstehenden Achsabständen (= d) jeweils folgende Werte nicht übersteigen:		
3.3.1. 1,3 m oder weniger ( $d < 1,3$ )	21 t	
3.3.2. über 1,3 m und bis zu 1,4 m ( $1,3 < d < 1,4$ )	24 t	
<b>3.4. Antriebsachse</b>		
3.4.1. Antriebsachse der Fahrzeuge der Nummern 2.2.1 und 2.2.2	11,5 Tonnen	86/360/EWG
3.4.2. Antriebsachse der Fahrzeuge der Nummern 2.2.3, 2.2.4, 2.3 und 2.4	11,5 Tonnen	89/338/EWG
<b>3.5. Doppelachsen von Kraftfahrzeugen</b>		
Die Summe der Achslasten einer Doppelachse darf bei den nachstehenden Radständen (Achsabständen) (= d) jeweils folgende Werte nicht übersteigen:		
3.5.1. weniger als 1,0 m ( $d < 1,0$ m)	11,5 Tonnen	
3.5.2. 1,0 m bis weniger als 1,3 m ( $1,0 \text{ m} \leq d < 1,3 \text{ m}$ )	16 Tonnen	
3.5.3. 1,3 m bis weniger als 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	— 18 t, — 19 t, wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung oder mit einer auf Gemeinschaftsebene als gleichwertig anerkannten Federung gemäß Anhang II ausgerüstet ist oder wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9,5 t je Achse nicht überschritten wird.	92/7/EWG

4. **Mit den Gewichten und Abmessungen zusammenhängende Merkmale der in Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe b) genannten Fahrzeuge**

85/3/BMG

4.1. **Alle Fahrzeuge**

Das Gewicht auf der oder den Antriebsachsen eines Fahrzeugs oder einer Fahrzeugkombination darf nicht weniger als 25 % des zulässigen Gesamtgewichts des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination betragen, wenn es im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt wird.

4.2. **Lastzüge**

Der Abstand zwischen der letzten Achse eines Kraftfahrzeugs und der ersten Achse eines Anhängers beträgt mindestens 3,00 m.

4.3. **Höchstzulässiges Gewicht je nach Radstand (Achsabstand)**

89/338/BMG

Das höchstzulässige Gewicht (in Tonnen) eines vierachsigen Kraftfahrzeugs darf das Fünffache des Abstands (in Metern) zwischen den Mitten der vordersten und der letzten Achse nicht überschreiten.

4.4. **Sattelanhänger**

Die horizontal gemessene Entfernung zwischen der Achse des Sattelzapfens und irgendeinem Punkt des Kopfes des Sattelanhängers darf nicht mehr als 2,04 m betragen.

89/461/BMG

## ANHANG

## ANHANG II

## BEDINGUNGEN FÜR DIE GLEICHWERTIGKEIT VON LUFTFEDERUNGEN UND BESTIMMTEN ANDEREN FEDERUNGSSYSTEMEN AN DER (DEN) ANTRIEBSACHSE(N) DES FAHRZEUGS

## 1. DEFINITION DER LUFTFEDERUNG

Ein Federungssystem gilt als luftgefedert, wenn die Federwirkung zu mindestens 75 % durch pneumatische Vorrichtungen erzeugt wird.

## 2. GLEICHWERTIGKEIT MIT DER LUFTFEDERUNG

Ein Federungssystem wird als der Luftfederung gleichwertig anerkannt, wenn es folgende Voraussetzungen erfüllt:

- 2.1. Während des kurzzeitigen freien niederfrequenten vertikalen Schwingungsvorgangs der gefederten Masse senkrecht über der Antriebsachse oder einer Achsgruppe dürfen die gemessene Frequenz und Dämpfung der Federung unter Höchstlast die unter den Nummern 2.2 bis 2.5 festgelegten Grenzwerte nicht überschreiten.
- 2.2. Jede Achse muß mit hydraulischen Dämpfern ausgerüstet sein. Bei Doppelachsen müssen die hydraulischen Dämpfer so angebracht sein, daß die Schwingung der Achsgruppe auf ein Mindestmaß reduziert wird.
- 2.3. Das mittlere Dämpfungsverhältnis  $D$  muß über 20 % der kritischen Dämpfung der Federung im Normalzustand, d. h. mit funktionstüchtigen hydraulischen Dämpfern, betragen.
- 2.4. Wenn alle hydraulischen Dämpfer entfernt oder außer Funktion gesetzt sind, darf das Dämpfungsverhältnis der Federung nicht mehr als 50 % des mittleren Dämpfungsverhältnisses  $D$  betragen.
- 2.5. Die Frequenz der gefederten Masse über der Antriebsachse oder der Achsgruppe während eines kurzzeitigen freien vertikalen Schwingungsvorgangs darf 2,0 Hz nicht überschreiten.
- 2.6. Unter Nummer 3 werden die Frequenz und die Dämpfung der Federung definiert. Unter Nummer 4 werden die Prüfverfahren zur Ermittlung der Frequenz- und der Dämpfungswerte beschrieben.

## 3. DEFINITION VON FREQUENZ UND DÄMPFUNG

In dieser Definition wird von einer gefederten Masse  $M$  (kg) über einer Antriebsachse oder einer Achsgruppe ausgegangen. Die Achse oder die Achsgruppe hat einen vertikalen Gesamtdruck zwischen Straßenoberfläche und gefedelter Masse von  $K$  Newton/Meter (N/m) und einen Gesamtdämpfkoeffizienten von  $C$  Newton pro Meter und Sekunde (N/ms).  $Z$  ist der Weg der gefederten Masse in vertikaler Richtung. Die Bewegungsgleichung für die freie Schwingung der gefederten Masse lautet:

$$M \frac{d^2 Z}{dt^2} + C \frac{dZ}{dt} + KZ = 0$$

Die Frequenz der Schwingung der gefederten Masse  $F$  rad/s ist:

$$F = \sqrt{\frac{K}{M} - \frac{C^2}{4M^2}}$$

Die Dämpfung ist kritisch, wenn  $C = C_0$  ist, wobei

$$C_0 = 2 \sqrt{KM}$$

ist.

Das Dämpfungsverhältnis als Bruchteil des kritischen Wertes ist  $C/C_0$ .

Die kurzzeitige freie vertikale Schwingung der gefederten Masse ergibt die in Abbildung 2 dargestellte gedämpfte Sinuskurve. Die Frequenz läßt sich durch Messung der für sämtliche zu beobachtenden Schwingungszyklen benötigten Zeit ermitteln. Die Dämpfung wird durch Messung der aufeinanderfolgenden Schwingungspeaks, die in derselben Richtung auftreten, ermittelt. Wenn die Amplitudenpeaks des ersten und des zweiten Schwingungszyklus  $A_1$  und  $A_2$  sind, beträgt das Dämpfungsverhältnis  $D$

$$D = \frac{C}{C_0} = \frac{1}{2\pi} \ln \frac{A_1}{A_2}$$

Dabei ist  $\ln$  der natürliche Logarithmus des Amplitudenverhältnisses.

#### 4. PRÜFVERFAHREN

Um im Test das Dämpfungsverhältnis  $D$ , das Dämpfungsverhältnis bei entfernten hydraulischen Dämpfern sowie die Frequenz  $F$  der Federung bestimmen zu können, muß das beladene Fahrzeug entweder

- mit geringer Geschwindigkeit ( $5 \pm 1$  km/h) über eine Schwelle von 80 mm Höhe mit dem in Abbildung 1 gezeigten Profil gefahren werden; auf Frequenz und Dämpfung ist die kurzzeitige Schwingung zu untersuchen, die sich ergibt, nachdem die Räder an der Antriebsachse die Schwelle wieder verlassen haben; oder
- am Fahrgestell heruntergezogen werden, so daß die Antriebsachslast das Anderthalbfache des höchsten statischen Wertes beträgt. Danach wird die auf das Fahrzeug wirkende Zugkraft plötzlich aufgehoben und die daraus resultierende Schwingung untersucht; oder
- am Fahrgestell hochgezogen werden, so daß die gefederte Masse um 80 mm über die Antriebsachse angehoben wird. Danach wird die auf das Fahrzeug wirkende Zugkraft plötzlich aufgehoben und die daraus resultierende Schwingung untersucht; oder
- anderen Verfahren unterzogen werden, sofern ihre Gleichwertigkeit vom Hersteller gegenüber der zuständigen technischen Behörde zufriedenstellend nachgewiesen wurde.

Das Fahrzeug sollte zwischen Antriebsachse und Fahrgestell senkrecht über der Achse mit einem Schwingungsschreiber versehen werden. Anhand der Zeitspanne zwischen der ersten und der zweiten Kompressionsspitze lassen sich einerseits die Frequenz  $F$  und andererseits das Amplitudenverhältnis und damit dann die Dämpfung ermitteln. Bei Doppelantriebsachsen sollten Schwingungsschreiber zwischen jeder Antriebsachse und dem Fahrgestell senkrecht über diesen Achsen angebracht werden.

Abbildung 1

Schwelle für Federungsprüfungen

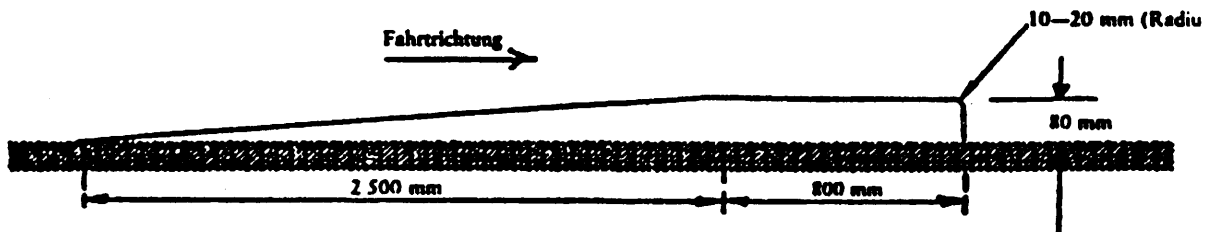
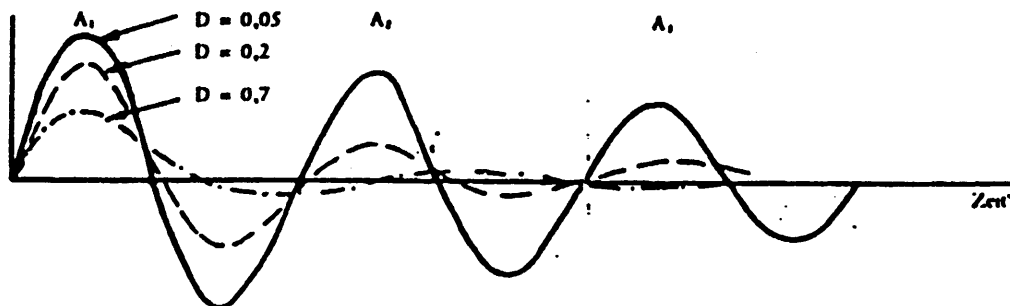


Abbildung 2

Gedämpfte Sinuskurve bei einer kurzzeitigen freien Schwingung



86/364/EWG

**ANHANG III****Abmessungsschild gemäß Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a)**

I. Das möglichst neben dem in der Richtlinie 76/114/EWG genannten Schild angebrachte Abmessungsschild enthält folgende Angaben

1. Name des Herstellers (\*);
2. Fahrzeug-Identifizierungsnummer (\*);
3. Länge (L) des Kraftfahrzeugs, des Anhängers oder des Sattelanhängers.
4. Breite (W) des Kraftfahrzeugs, des Anhängers oder des Sattelanhängers.
5. Angaben zur Messung der Länge von Fahrzeugkombinationen
  - Abstand (a) zwischen der vorderen Kraftfahrzeugbegrenzung und dem Mittelpunkt der Zugvorrichtung des Zugfahrzeugs (Zughaken oder Sattelkupplung); bei einer Sattelkupplung mit mehreren Zugpunkten sind die Mindest- und Höchstwerte ( $a_{\min}$  und  $a_{\max}$ ) anzugeben;
  - Abstand (b) zwischen dem Mittelpunkt der Zugvorrichtung des Anhängers (Zugöse) bzw. Sattelanhängers (Sattelzapfen) und der hinteren Begrenzung des Anhängers bzw. Sattelanhängers; bei einer Vorrichtung mit mehreren Zugpunkten sind die Mindest- und Höchstwerte ( $b_{\min}$  und  $b_{\max}$ ) anzugeben.

Die Länge der Fahrzeugkombinationen ist die Länge, die gemessen wird, wenn das Kraftfahrzeug und der Anhänger bzw. Sattelanhänger auf einer geraden Linie stehen.

II. Die auf dem Nachweis der Übereinstimmung angeführten Werte müssen den direkt am Fahrzeug vorgenommenen Messungen genau entsprechen.

---

(\* ) Diese Angaben brauchen nicht wiederholt zu werden, wenn das Fahrzeug mit einem einzigen Schild ausgestattet ist, in dem die Angaben über Gewichte und Abmessungen zusammengefaßt sind.

**ANHANG IV, Teil A****Aufgehobene Richtlinien  
(auf die in Artikel 9 Bezug genommen wird)**

**Richtlinie 85/3/EWG über die Gewichte, Abmessungen und bestimmte andere technische Merkmale bestimmter Fahrzeuge des Güterkraftverkehrs und deren Änderungen:**

- Richtlinie 86/360/EWG
- Richtlinie 88/218/EWG
- Richtlinie 89/338/EWG
- Richtlinie 89/460/EWG
- Richtlinie 89/461/EWG
- Richtlinie 91/60/EWG
- Richtlinie 92/7/EWG

**Richtlinie 86/364/EWG über den Nachweis der Übereinstimmung von Fahrzeugen mit der Richtlinie 85/3/EWG über die Gewichte, Abmessungen und bestimmte andere technische Merkmale bestimmter Fahrzeuge des Güterkraftverkehrs.**



ANHANG IV, Teil B

<u>Richtlinie</u>	<u>Termin für die Umsetzung</u>
85/3/EWG (ABl. Nr. L 2 vom 3.1.1985, S. 14)	1. Juli 1986 1. Januar 1990 1. Juli 1991 1. Januar 1992 1. Januar 1993
86/360/EWG (ABl. Nr. L 217 vom 5.8.1986, S. 19)	----
89/364/EWG (ABl. Nr. L 221 vom 7.8.1986, S. 48)	29. Juli 1987
88/218/EWG (ABl. Nr. L 98 vom 15.4.1988, S. 48)	1. Januar 1989
89/338/EWG (ABl. Nr. L 142 vom 25.5.1989, S. 3)	1. Januar 1992
89/460/EWG (ABl. Nr. L 226 vom 3.8.1989, S. 5)	1. Januar 1993/ 31.12.1992
89/461/EWG (ABl. Nr. L 226 vom 3.8.1989, S. 7)	1. Januar 1991
91/60/EWG (ABl. Nr. L 37 vom 9.2.1991, S. 37)	1. Oktober 1991
92/7/EWG (ABl. Nr. L 57 vom 2.3.1992, S. 29)	1. Januar 1993

## ANHANG 5

ÜBERENSTIMMUNGSTABELLE

Diese Richtlinie	85/3/EEC	86/360/EEC	86/364/EEC	88/218/EEC	89/338/EEC	89/460/EEC	89/461/EEC	91/60/EEC	92/7/EEC
Art. 1(1)	Art. 1(1)								
Art. 1(1)(a)					Art. 1(1)				
Art. 1(1)(b)	Art. 1(1)(b)								
Art. 1(2)	Art. 1(2)								
Art. 2 Spiegelstrich 1 bis 10					Art. 1(2)				
Art. 2 Spiegelstrich 11 bis 13	---								
Art. 3	Art. 3(1-2)								
---	Art. 3(3)								
Art. 4	---								
Art. 5(1)							Art. 1(1)		
Art. 5(2)								Art. 1(1)	
Art. 6(1-4)			Art. 1(1-4)						
Art. 6(5-8)			Art. 2(1-2)						
Art. 7	Art. 6								
Art. 8						Art. 1			
Art. 9	---								
Art. 10	---								
Art. 11	Art. 9								

Diese Richtlinie	85/3/EEC	86/360/EEC	88/364/EEC	88/218/EEC	89/338/EEC	89/460/EEC	89/461/EEC	91/60/EEC	92/7/EEC
Anhang I	Anhang I								
Punkt 1	Punkt 1								
Punkt 1.1								Art.-1(2)	
Punkt 1.2(a)	---								
Punkt 1.2(b)				Art. 1(2)(b)					
Punkt 1.3 - 1.5	Punkt 1.3 - 1.5								
Punkt 1.6							Art. 1(3)		
Punkt 1.7 - 1.8								Art. 1(3)	
Punkt 2 - 2.2.1(b)	Punkt 2-2.2.1(b)								
Punkt 2.2.1(c)	---								
Punkt 2.2.2(a-c)	Punkt 2.2.2(a-c)								
Punkt 2.2.2(d)	---								
Punkt 2.2.3					Art. 1(5)(b)				
Punkt 2.2.4.1									
Punkt 2.2.4.2									Art. 1(1)(e)
Punkt 2.3 - Punkt 2.3.1					Art. 1(5)(c)				
Punkt 2.3.2 - Punkt 2.3.3									Art. 1(1)(b-c)
Punkt 2.4					Art. 1(5)(c)				
Punkt 3 - Punkt 3.3.2	Punkt 3 - Punkt 3.3.2								
Punkt 3.4 - Punkt 3.4.1		Art. 1(3)							
Punkt 3.4.2 - Punkt 3.5.2					Art. 1(5)(d)				
Punkt 3.5.3									Art. 1(1)(d)
Punkt 4 - Punkt 4.2	Punkt 4 - Punkt 4.2								
Punkt 4.3					Art. 1(5)(e)				
Punkt 4.4							Art. 1(4)		
Anhang II									Anhang III
Anhang III			Anhang						

ISSN 0254-1467

**KOM(93) 679 endg.**

# **DOKUMENTE**

**DE**

**07**

---

**Katalognummer : CB-CO-93-733-DE-C**

**ISBN 92-77-62957-6**

---

**Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften  
L-2985 Luxemburg**

## Bericht des Abgeordneten Dr. Rolf Niese

I. Der Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen für Straßenfahrzeuge über 3,5 t im innergemeinschaftlichen Verkehr (Rats-Dok. Nr. 11504/93) ist gemäß § 93 der Geschäftsordnung zur Federführung an den Ausschuß für Verkehr und zur Mitberatung an den EG-Ausschuß überwiesen worden (Drucksache 12/6970 Nr. 14 vom 4. März 1994).

Der mitberatende EG-Ausschuß hat in seiner 50. Sitzung am 13. April 1994 die Vorlage zur Kenntnis genommen.

Der Ausschuß für Verkehr hat den Richtlinienentwurf in seiner 64. Sitzung am 20. April 1994 beraten und mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen diejenigen der Fraktion der SPD und der Gruppe der PDS/Linke Liste bei Abwesenheit der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die oben wiedergegebene Beschlußempfehlung angenommen.

II. Der Richtlinienentwurf strebt an, die höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte der Straßenfahrzeuge sowohl im grenzüberschreitenden Verkehr innerhalb der EU als auch im nationalen Binnenverkehr zu harmonisieren. Das zulässige Gesamtgewicht für Fahrzeugkombinationen soll von derzeit 40 t auf 44 t angehoben und die Fahrzeugbreiten von 2,50 m auf 2,55 m angehoben werden. Gleichzeitig soll die in ihrem Wortlaut häufig geänderte oder ergänzte Richtlinie 85/3/EWG kodifiziert werden.

III. Im Ausschuß für Verkehr ist die im Richtlinienentwurf vorgeschlagene Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts auf 44 t auf einmütige Ablehnung gestoßen.

Die Ausschlußmehrheit der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. unterstützt die Vergrößerung der Fahrzeugbreite auf 2,55 m als für Verbundlösungen im kombinierten Verkehr mit Containern und Wechselbehältern sinnvollen Schritt. Die größere Außenbreite ermögliche ein ausreichendes Innenmaß für Paletten und Verpackungsmodule. Bereits jetzt betrage die tatsächliche Fahrzeugbreite vielfach in Ausnutzung von Fertigungstoleranzen 2,52 m bis 2,53 m. Die Befürchtung, daß zukünftig über größere Fertigungstoleranzen das Maß von 2,55 m überschritten werde, wurde von der Ausschlußmehrheit nicht geteilt.

Die Fraktion der SPD hat der im Richtlinienentwurf vorgeschlagenen neuen Fahrzeugbreite widersprochen. Das Straßennetz sei auf die jetzige Breite ausgerichtet. Werde auf Fertigungstoleranzen abgestellt, drohe eine Fortsetzung dieses Prozesses mit dem Ergebnis noch größerer Fahrzeugbreiten. Eine Erhöhung der Fahrzeug-

breite würde überdies den Straßengüterverkehr attraktiver werden lassen und damit dem Ziel einer Verlagerung von Transporten auf die Schiene zuwiderlaufen.

Die Gruppe der PDS/Linke Liste lehnt aus denselben Erwägungen die vorgeschlagenen größeren Abmessungen ab.

Die Fraktion der SPD hat sich im übrigen die Stellungnahme des Bundesrates vom 18. März 1994 (BR-Drucksache 86/94 [Beschluß]) inhaltlich zu eigen gemacht und in folgender Fassung eingebracht:

*„Der Bundestag begrüßt das Vorhaben der Kommission, die für die nationalen Binnenverkehre geltenden Regelungen für den Straßengüterverkehr zu harmonisieren und damit den Wettbewerbsbedingungen der Unternehmen und der Verkehrssicherheit im Binnenmarkt Rechnung zu tragen, der insbesondere durch den Wegfall von Grenzkontrollen gekennzeichnet wird. Der Bundestag lehnt allerdings die von der Kommission beabsichtigte Anhebung des zulässigen Gesamtgewichts für Lkw von zur Zeit 40 t auf 44 t und die Ausdehnung der Fahrzeugbreiten von 2 500 mm auf 2 550 mm ab.*

*1. Gemeinsames Ziel der deutschen Verkehrspolitik ist die Steigerung des Anteils des Schienenverkehrs, dessen Transportanteil in der Vergangenheit rückläufig war. Eine Anhebung der zulässigen Gesamtgewichte im grenzüberschreitenden Verkehr bedeutet gerade für Ferntransporte eine erhebliche Attraktivitätssteigerung des Straßengüterverkehrs zum Nachteil des Schienenverkehrs, die nicht akzeptiert werden kann.*

*Die offenen Grenzen innerhalb Europas machen Deutschland zum Haupttransitland. Alle Prognosen gehen bereits gegenwärtig von einem drastischen Zuwachs des Lkw-Verkehrs aus. Eine Erhöhung der zulässigen Gesamtgewichte würde zu einem weiteren Anstieg des internationalen Lkw-Verkehrs führen.*

*Im Hinblick auf die erheblichen negativen Auswirkungen für den Straßenbau sowie den Schienenverkehr sollte die Bundesregierung alle Möglichkeiten ausschöpfen, um eine Anhebung der zulässigen Gesamtgewichte für Lkw von zur Zeit 40 t auf 44 t zu verhindern. Es kann nicht hingenommen werden, daß ständig weitere Erhöhungen der Gesamtgewichte zugelassen werden. Die letzte Anhebung von 38 t auf 40 t liegt nur wenige Jahre zurück. Die damalige Entscheidung stand unter dem Zwang, in Europa einheitliche zulässige Maße und Gewichte für den Straßenverkehr zu errei-*

chen. Diese Umstellung löste bei den Straßenbauverwaltungen der Länder einen erheblichen Verwaltungs- und Finanzierungsaufwand aus. So erforderte die Anhebung auf 40 t Gesamtgewicht die Nachrechnung einer großen Anzahl von Brücken und öffentlichen Straßen. Infolge dieser Nachrechnungen mußten Sperrungen einzelner Straßenzüge für bestimmte Gesamtgewichte vorgenommen werden. Sofern das Gesamtgewicht von 40 t auf 44 t angehoben würde, ergäben sich noch wesentlich größere Probleme.

Aus ordnungspolitischen und straßenbaupolitischen Gründen sowie aus Gründen der Verkehrssicherheit kann eine solche Entwicklung nach Auffassung des Bundestages nicht hingenommen werden.

2. Der Bundestag sieht auch die in dem Richtlinienvorschlag vorgesehene Vergrößerung der Fahrzeugbreiten von 2 500 mm auf 2 550 mm im Zusammenhang mit den Bemühungen der Kommission, letztendlich eine Fahrzeugbreite von 2 600 mm zuzulassen; dadurch soll in Kühlfahrzeugen die Verwendung der international eingesetzten Standardpaletten von 1 200 mm Breite ermöglicht und in diesem Bereich eine Wettbewerbsanpassung herbeigeführt werden. Dies entspricht auch den langfristigen Bestrebungen der Internationalen Normungsorganisation (ISO).

Diese Bestrebungen, unter Verwendung von 1 200 mm breiten Normpaletten durch den Transport von zwei Paletten nebeneinander eine optimale Ausnutzung von Lastkraftwagen und Containern zu erreichen, haben hinter den volkswirtschaftlichen Auswirkungen zurückzustehen, die eine Fahrzeugverbreiterung auf 2 500 mm bzw. 2 600 mm auf das Straßennetz hätte, zumal eine solche Fahrzeugverbreiterung sich dann nicht mehr auf Kühl- und Containerfahrzeuge beschränken ließe.

Der Bundestag weist darauf hin,

- daß das Straßennetz seit Jahrzehnten auf eine Fahrzeugbreite von 2 500 mm ausgelegt ist und seit einigen Jahren Bestrebungen zunehmen, aus umweltpolitischen Gründen Straßenflächen zu reduzieren und überbreite Straßen auf möglichst geringe Querschnitte zurückzubauen;

- daß die in den vergangenen Jahren sprunghaft gestiegene Verwendung von Containern mit Innenmaßen von ca. 2 300 mm beweist, daß der Gütertransport in solchen, nicht palettengerechten Containern gleichwohl wirtschaftlich zumutbar ist;
- daß von der Wirtschaft erwartet werden muß, Normen und Lösungen für Transportsysteme zu finden, die sich im Rahmen der geltenden Fahrzeugbreite bewegen, anstatt für mobile Ladeeinheiten wie beispielsweise Paletten Normen festzulegen, mit denen dann Forderungen nach Verbreiterung von Fahrzeugmaßen begründet werden unter Hinweis darauf, daß sonst eine wirtschaftliche Ausnutzung der Fahrzeuge und Transportgefäße nicht möglich sei.

Der Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- bei den weiteren Verhandlungen in Brüssel eine Änderung der Richtlinie 85/3/EWG abzulehnen und sich dafür einzusetzen, daß die derzeitige Fahrzeugbreite von 2 500 mm langfristig erhalten bleibt;
- in den entsprechenden Gremien der EG zu fordern, daß sich die EG dafür einsetzt, daß bei der Schaffung einer neuen ISO-Container-Norm eine Breite von 2 500 mm nicht überschritten wird;
- auf die Vertreter der deutschen Wirtschaft in den zuständigen Gremien der Internationalen Normungsorganisation (ISO) einzuwirken, Normbreiten von mehr als 2 500 mm für Container nicht zuzustimmen;
- im Hinblick auf die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Transportgewerbes und der deutschen Seehäfen den anderen Mitgliedstaaten zu verdeutlichen, daß für ausländische Lastkraftfahrzeuge, die aufgrund nationaler Regelungen breiter als 2 500 mm sind — von echten Großraumtransporten abgesehen —, keine Ausnahmen zum Befahren des deutschen Straßennetzes gewährt werden.“

Der Antrag der Fraktion der SPD ist mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. gegen diejenigen der Fraktion der SPD und der Gruppe der PDS/Linke Liste bei Abwesenheit der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt worden.

Bonn, den 20. Mai 1994

**Dr. Rolf Niese**

Berichterstatter



